

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS  
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 27520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 1934, Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Delegado no Pôrto: CARLOS ROCHA, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 24736  
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

# 1463



1 — DEZEMBRO — 1948



A N O      L X

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal  
(semestre) 30\$00 África (ano) 72\$00. Números  
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVEZ  
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR  
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU  
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR :

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO :

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
ALVARO PORTELA  
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES :

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Eng. CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Major de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALLO  
Major-Aviador HUMBÉRTO CRUZ  
ANTONIO MONTEZ  
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
GUERRA MAIO  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
CARLOS C. S. GONÇALVES  
CARLOS BIVAR  
J. L. COELHO DOS REIS  
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA

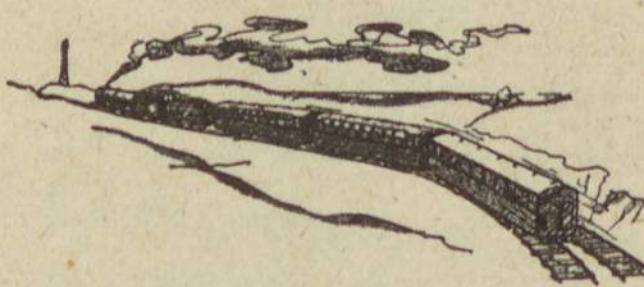
COLABORADOR ARTÍSTICO :

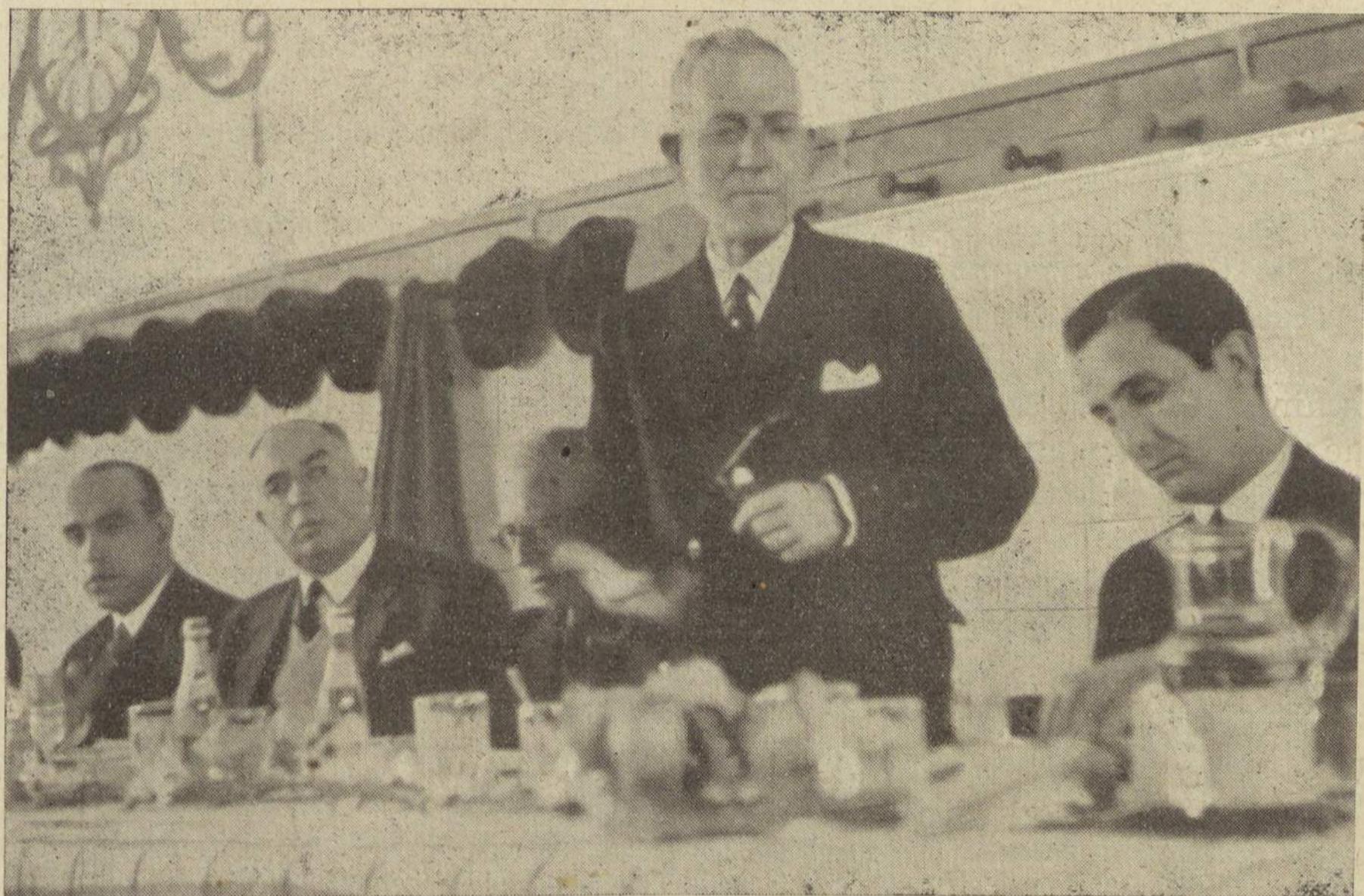
STUART DE CARVALHAIOS



S U M Á R I O

A C. P. inaugurou, na Figueira da Foz, uma cantina para ferroviários, por <i>António Montés</i> . . . . .	639
Problemas Nacionais, por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i> . . . . .	641
Problemas Sociais, pelo Prof. <i>Vidal Caldas Nogueira</i> . . . . .	643
Linhos Portuguesas . . . . .	644
Efemérides ferroviárias, por <i>Carlos Nono</i> . . . . .	645
A Terra de Hipocrates . . . . .	646
Há 50 anos. . . . .	647
Publicações recebidas . . . . .	647
Linhos Estrangeiras . . . . .	648
Parte Oficial . . . . .	650





O Presidente do Conselho de Administração da C. P., sr. Fausto de Figueiredo, ladeado pelos srs. General Raúl Esteves e eng.º Leite Pinto, Administradores, Dr. Álvaro Malafaia, Presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz e eng.º Espregueira Mendes, Director Geral, enaltece a obra de Assistência da C. P.

## A C. P. inaugurou, na Figueira da Foz, UMA CANTINA PARA FERROVIÁRIOS

Por ANTÓNIO MONTEIRO

**A**ção social que a C. P. vem desenvolvendo há muitos anos, presta serviços incalculáveis aos ferroviários portugueses. Não são sómente as escolas, os dispensários, os sanatórios e os bairros residenciais, o que, só por si, já seria muito. É a assistência médica permanente, a instituição de Caixas de Reformas e Pensões, os Armazéns de Víveres, as Colónias de Férias para os filhos dos empregados e a instalação de cantinas, notável realização que todos os ferroviários apreciam, pela projecção que têm na sua vida económica.

Durante o ano de 1948, inaugurou a Administração da C. P. as cantinas da Calçada do Duque e Santa Apolónia, em Lisboa, e, há quinze dias, a da Figueira da Foz, todas elas com material novo, onde, diariamente, são servidos mil e setecentos

almoços, ao preço de 2\$70 Esc. por refeição. A inauguração da cantina da Figueira da Foz constituiu uma interessante festa ferroviária, na qual tomaram parte os Srs. Fausto de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da C. P., General Raúl Esteves e Engenheiro Leite Pinto, Administradores, e o Director Geral da mesma Companhia, Engenheiro Espregueira Mendes. No almoço inaugural tomaram parte, como convidados, o sr. Dr. Álvaro Malafaia, Presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz, Dr. Augusto Coimbra, Representante do Delegado do Instituto Nacional de Trabalho, Tenente Adelino Soares, Delegado da Intendência Geral dos Abastecimentos, representantes da imprensa de Lisboa e Porto e muitos ferroviários superiores da C. P.

O almoço decorreu com grande animação, tendo, no final, usado da palavra o Sr. Fausto de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração, que saudou a família ferroviária e afirmou o desejo da Administração da C. P. continuar a obra social que vem realizando. Nas suas palavras, referiu-se à Comissão de Assistência, presidida pelo Administrador, sr. General Raúl Esteves, que, mais desenvolvidamente, se referiu à acção da C. P. no campo social, afirmado que a instalação das cantinas para o pessoal deve ser integrada na obra de assistência que a Administração da C. P. vem realizando há anos, pois conhecendo as dificuldades da hora presente, pretende atenuá-las, não se esquecendo nunca que o estreitamento das relações entre dirigentes e dirigidos contribuirá para a tranquilidade que vimos disfrutando e para a melhoria das condições de trabalho dos ferroviários portugueses.

Depois de breves considerações do sr. Dr. Augusto Coimbra, representante do Delegado do Instituto Nacional de Trabalho em Coimbra, usou da palavra o sr. Dr. Álvaro Malafaia, Presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz, que, num vi-

brante discurso, teceu rasgado elogio à acção que a C. P. vem desenvolvendo nos últimos tempos, não só no campo social, mas no apetrechamento das suas linhas, salientando a aquisição de moderno material circulante.

Saudou a Administração da C. P. na pessoa do sr. Fausto de Figueiredo, a quem agradeceu os benefícios prestados à Figueira da Foz, aproveitando o ensejo para endereçar palavras de justo louvor ao sr. General Raúl Esteves, militar ilustre a quem a Pátria deve os mais relevantes serviços.

Por fim, usou da palavra o sr. Fausto Queiroz, presidente da Comissão Administrativa da Cantina Figueira da Foz, que, num belo improviso, manifestou o reconhecimento de todos os que trabalham naquele centro ferroviário pela obra inaugurada, elogiando o que a Administração da Companhia vem realizando no campo social. As suas últimas palavras foram sublinhadas, como as dos discursos anteriores, com prolongadas salvas de palmas, deixando a interessante festa a mais agradável impressão, não só nos convidados mas em todos os ferroviários que à mesma assistiram.



O sr. General Raúl Esteves, Administrador da C. P., discursando no almoço da inauguração da cantina

# Problemas Nacionais

## Transportes Marítimos e em Caminho de Ferro

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

### X e último

**Q**UE prazo de duração terá a concessão única a que se refere a base I da lei n.º 2008, em substituição de todas as concessões de linhas férreas e que também abrangerá as linhas do Estado?

A referida lei não o diz, mas, segundo corre, o prazo será de 20 anos, susceptível de resgate e de renovação, tanto mais que o prazo máximo das concessões para os transportes automóveis, segundo o indicado na lei, não terão duração superior a 20 anos.

Concordo plenamente que o prazo de duração das concessões para qualquer dos dois sistemas de transporte — caminho de ferro e viaturas automóveis — não seja superior a 20 anos.

É esta a altura própria de me referir também às condições em que, de futuro, se exercerá a exploração da indústria de transportes automóveis.

Segundo a base XI da lei n.º 2008, o Governo remodelará e completará a legislação em vigor para os transportes automóveis devendo especialmente incluir normas sobre:

*a)* Determinação das cláusulas das concessões a fazer nos termos da base IV, as quais não devem ter duração superior a vinte anos e serão susceptíveis de resgate;

*b)* Aplicação dos princípios da obrigatoriedade do transporte e igualdade de tratamento, exigência e observância das tarifas aprovadas, estabelecimento de horários para todas as carreiras, documentação indispensável à fiscalização e estatística, além de outras regras constantes do título X

do Código Comercial, adaptáveis aos transportes em automóveis, para benefício ou garantia do público;

*c)* Sujeição à aprovação prévia pelo Governo das características e tipos dos veículos a empregar, das dimensões, lotação, carga e velocidade máximas e demais condições necessárias para conforto e segurança dos passageiros e disciplina do trânsito na via pública;

*d)* Estabelecimento de um seguro obrigatório para as empresas concessionárias, de forma a cobrir os riscos da sua responsabilidade civil;

*e)* Obrigação de fazer os transportes postais e conceder aos serviços públicos as facilidades compatíveis com a natureza da exploração;

*f)* Sujeição às regras legais do horário e condições de prestação, remuneração do pessoal, idade e aptidões dos condutores dos veículos.

Verifica-se, pois, pelas disposições da referida base, especialmente as constantes das alíneas *b*) e *e*), que a intenção da Assembleia Nacional foi que na regulamentação da indicada lei se estabeleça para os transportes terrestres — Caminhos de ferro e viaturas automóveis — os mesmos encargos, deveres e direitos (iguais ou semelhantes) porquanto já para os transportes automóveis a lei frisa o princípio da obrigatoriedade do transporte e igualdade de tratamento, como se pratica com o caminho de ferro, além das regras exaradas no título X do Código Comercial, referidas nos seus artigos n.ºs 366 a 393, a que já estão sujeitos os transportes ferroviários — e a alínea *e*) impõe também a obrigação dos transportes automóveis terem de fazer os transportes postais e bem assim a concederem

aos serviços públicos as facilidades compatíveis com a natureza da sua exploração, as quais tudo indica virão a ser as mesmas que se impuserem na concessão única aos caminhos de ferro.

Os transportes automóveis colectivos ou de aluguer para efeitos tributários, são, como se sabe, considerados concorrentes afluentes ou independentes.

Os que mais interessam à coordenação dos transportes terrestres são os considerados concorrentes.

Como devem ser estabelecidas as empresas de transportes automóveis colectivos ou de aluguer, considerados concorrentes, para que uma boa coordenação se consiga e ainda para que o Estado, por meio dos seus serviços de fiscalização, tenha o mais exacto conhecimento da situação financeira das empresas e seu movimento de transportes, não só para efeitos tributários mas também de estatística?

Segundo tem corrido ultimamente, parece ser intenção de Sua Excelência o Senhor Ministro das Comunicações, que os referidos transportes, quando considerados concorrentes, só devem ser feitos por *Sociedades Anónimas*, as quais virão a ter junto dos seus conselhos de administração um Comissário do Governo, quando possuam menos de quarenta carros e, quando ultrapasse este número, o Governo terá ainda o direito de nomear livremente um terço dos seus administradores, a exemplo do que se procede para com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — havendo apenas excepção para os transportes de aluguer de determinadas mercadorias e géneros de rápida deterioração ou aplicação urgente.

De facto, o pensamento do Sr. Ministro das Comunicações não pode ser mais sensato, por quanto o grau de desenvolvimento e importância a que atingiram muitas empresas de transportes automóveis, que, na sua maior parte, principiavam apenas com uma ou duas viaturas, é indicação segura que empresas desta categoria que exploram uma indústria considerada como serviço público, devem ser organizadas em moldes diferentes dos actuais — para isso, o que está indicado para as empresas que exploram carreiras concorrentes, é a sua organização em *Sociedades Anónimas* — visto que só as *Sociedades Anónimas* pela natureza especial da sua organização e contabilidade, é que estão em condições de poderem fornecer aos organismos oficiais todos os elementos informativos indispensáveis para se poder bem apreciar a sua situação financeira, movimento da empresa, lucros, etc., etc. — elementos estes que também se tornam indispensáveis para que a distribuição de impostos entre todas as empresas de transportes automóveis se possa fazer equitativamente — e é compreensível que estes ele-

mentos informativos exactos nunca podem ser dados por pessoas que, individualmente e a seu modo, com uma escrita rudimentar, exploram a indústria de transportes automóveis, na qual aplicam dezenas de carros que produzem por ano uma receita total de milhares de contos.

As *Sociedades Anónimas* têm ainda a grande vantagem de o público poder apreciar, pela publicação, no «*Diário do Governo*», do Relatório dos Conselhos de Administração, respectivo Balanço, Contas do exercício e Parecer do Conselho Fiscal, a situação das empresas a quem os referidos documentos disserem respeito.

Para as carreiras independentes e afluentes existentes em todo o País, é também compreensível que estas, por se tratar de empresas de muito menor importância, possam continuar a sua exploração individual ou em sociedades por cotas, desde que não explorem carreiras concorrentes.

A propósito e por ser oportuno, transcreve-se do *Diário Popular*, do dia 18 de Outubro último, página 6, do local reservado às notícias do Porto, a seguinte informação:

#### Reorganização da Camionagem

PORTO, 15 — A notícia recentemente tornada pública de estar em estudo a municipalização das carreiras de camionetes de passageiros entre o Porto e os concelhos limítrofes, embora alarmasse os concessionários dessas carreiras, encheu de júbilo e esperança todos quantos são forçados a utilizar esse deficiente meio de transporte.

Não é, porém, na maior parte dos casos, porque as empresas não disponham de boas unidades, confortáveis e rápidas, mas o transporte de passageiros está, desde há muito, a exigir a intervenção de quem deve olhar pelos interesses públicos».

E a referida informação termina da seguinte maneira:

Em resumo: O problema dos transportes em camioneta necessita de urgente solução. O público, habituado já a ver solucionados, a seu favor, alguns problemas, começa a estranhar a demora da solução deste.

O que não pode deixar dúvidas é que, entregue a particulares, que colocam os seus interesses acima do interesse público, o problema da camionagem nunca poderá solucionar-se, e os serviços continuarão a piorar.

Municipalização ou adjudicação a uma só empresa fiscalizada pelo Estado, parece-nos ser a única maneira de se resolver um problema do mais alto interesse público, de verdadeiro interesse Nacional.

É interessante a informação e dela se conclui que o pensamento de Sua Excelência o Senhor Ministro das Comunicações, pretendendo que as carreiras concorrentes só devem ser exploradas por *Sociedades Anónimas* com fiscalização do Estado, está também no pensamento do público em geral.

## PROBLEMAS SOCIAIS

## A acção da escola na valorização cívica do trabalhador

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

**A**chama que tem aquecido o nosso entusiasmo pelos problemas sociais no que eles têm de dignificação humana, levou-nos já a usar da imprensa, da rádio e do livro, como mensageiros de nossas ideias e planos. E no que respeita à acção da escola na sociedade moderna são inúmeros os artigos que temos elaborado.

De nada terá valido a nossa canseira? Serão os nossos planos, apenas, o produto dum escritor novo, que pensa e reage e quer?

Talvez. No entanto, se todos os novos se encorajassem e conjugassem esforços no sentido vivificador de lançar ideias e as fazer germinar, as nuvens esbater-se-iam no céu sombrio que ameaça chuvas e tempestades.

O que se precisa acima de tudo é de ideias sãs e espírito actual. Os jornais, as revistas, a rádio e o cinema que as lancem para a opinião pública. E os pedagogos e os estadistas que as arrecadem e as filtrem e as realizem.

Está na mente de todos que a escola é a única força capaz de produzir educação colectiva. Não é tão sómente papel da escola o ensinar a soletrar ou a escrever uma carta. A missão do professor é outra. O mestre-escola é bem um escultor de almas. Com a ajuda dos pais, a escultura sairá obra perfeita, se o professor contribuir eficazmente.

Como? Está nesta interrogativa a chave do nosso problema de hoje.

Há imperiosa necessidade de que a escola eleve o cidadão, guindando-o para o nível do progresso. Não basta, como ficou dito noutros artigos, que o trabalhador queira subir e exija direitos. Urge, acima de tudo, insuflar-lhe instrução e educação básicas. E, a nosso ver, a escola só cumprirá quando a despirem da simples feição de casa de aula, em que os meninos dos sete aos onze anos decoram lições sob a regência, quase mecânica, do professor. Este método é caricato, perante as flagrantes exigências da vida moderna. O homem do campo, como o operário afinal, precisa de saber ler, mas precisa também de adquirir um sentido justo de crítica, com que possa apreciar os mais importantes movimentos de carácter nacional, as leis e as reformas do governo. Só assim lhe assistirá o dever de as respeitar e atacar. Precisa mais ainda de se compenetrar da sua posição como

pedra-alicerce da sociedade e aprender a advogar as suas regalias.

Sómente a escola realizará tanto. Não, porém, ministrando este difícil programa à criança, mas estendendo a sua acção a todos, de todas as idades. É este o nosso critério. Nas aldeias, a escola deve ser destinada, em moldes convenientes, a todos os seus habitantes. Às crianças ensinará o mestre a ler e a escrever, estudando com argúcia o carácter e o temperamento de cada uma para as poder corrigir e apurar. Aos adultos, o professor informará de todos os passos da vida económica e política da nação com clareza e nobre sentido, arredando dúvidas e suspeitas, que tantas vezes ensombram injustamente a mente do aldeão e o indispõem contra as leis vigentes.

Por outro lado, será atento a todas as inovações de técnica agrícola e explicará seu funcionamento e aplicações. Cabe ainda ao professor, além de constantes lições de civismo, espalhar o gosto pela arte, sobretudo regional, em que o povo é poeta anónimo, mas singular. O culto pela música, pelo traje, pelo teatro educativo e recreativo qual guia plástico, tornaria as nossas aldeias eternas romarias, onde o trabalho é canção e o povo um coro cheio de harmonia.

Poderá a escola cumprir? Se o professor puder e souber e tiver brio e zelo, sim!

A maioria das vezes o mestre-escola não tem formação à altura do que ficou dito; por isso, não pode.

Outras vezes, tem bagagem, brio e zelo, mas não pode, porque lhe falta apoio e luta sob o ponto de vista económico. Este e aquele caso complicam o problema.

Quanto ao primeiro, diremos que os anos de estudo para formar um professor têm sido às vezes insuficiente! A sua missão é mais nobre e mais difícil que a do engenheiro, que a do advogado, que a do professor do ensino secundário e superior.

Somos também professor do ensino técnico e vemos, sem reservas, que o nosso ofício está em aparelhar a obra que o professor primário delineou e cavaqueou. Queremos dizer com a imagem que o professor primário devia estudar bem mais, especialmente sob o ponto de vista sociológico e em matéria de psicologia educativa e prática.

Quanto ao segundo caso, relativo à parte económica, não haverá em Portugal quem não saiba que todos os professores de ensino primário e secundário se queixam, apesar do acréscimo considerável nos vencimentos e que se deve ao actual governo.

Todavia — a acreditarmos que a classe do professorado é a mais nobre e a mais importante para a sociedade — ousaremos discordar dos aumentos de salário que os seus elementos reivindicam.

O professor é apóstolo e não mercenário. E o apostolado não há dinheiro que o pague e não se deve fazer na mira do salário.

Adivinhamos a revolta do leitor que ainda não aconselhou o nosso plano.

— Mas não seria extremamente mais útil que o povo,

# Linhas portuguesas

## Novas automotoras na linha de Oeste

Podem considerar-se notáveis os melhoramentos que a C. P. vem introduzindo nas suas linhas, com a aquisição, na Suécia, na Suíça e na América do Norte, do mais moderno material circulante.

Como se sabe e como já tivemos, na devida altura, a oportunidade de noticiar, a C. P. recebeu, há poucos meses, da Suécia, algumas automotoras modernas, que foram postas em circulação entre Casa Branca e Vila Viçosa. Não podiam ter sido mais lisongeiros os resultados, passando, em vista disso, outras automotoras a circular nas linhas de Évora a Mora e de Estremoz a Cabeço de Vide.

Passados, porém, poucos meses, verificou-se a necessidade de substituir essas automotoras por outras de maior lotação, que, há poucos dias, já começaram a circular naquelas linhas.

Como as anteriores, as novas automotoras foram fabricadas na Suécia e permitem transportar, com a maior comodidade, cem passageiros. A inauguração dessas novas automotoras realizou-se no dia 22 de Novembro, com a presença, em Estremoz, dos srs. eng.<sup>ros</sup> Espregueira Mendes, director-geral da C. P., Lima Rego e Fernando Amado, e outros funcionários superiores dos caminhos de ferro.

Devido à enorme afluência de passageiros prevê-se o desdobramento de algumas circulações, devendo, dentro de dias, ser inaugurada, também com automotoras, a ligação de Cabeço de Vide a Portalegre, cujo troço se encontra praticamente concluído.

Este novo sistema de transporte, que já circula, com os melhores resultados, noutras regiões do país, vai ser inaugurado brevemente entre Lisboa e Coimbra, com passagens pela linha de Oeste, e, ainda, de Coimbra a Lousã e da Torre das Vargens a Valência de Alcântara, como complemento do que já funciona entre o Entroncamento e Badajoz. Está igualmente pre-

em colaboração com os municípios, e por meio de sorteios de oferendas e outros processos inéditos, chamasse a si a responsabilidade de garantir a subsistência e o conforto aos professores?

Quantas vezes o professor, porque tem esposa e quer educar os filhos, se perturba com os seus problemas privados em desabono da escola?! E isso evitava-se, se cada aldeia (ou cidade ou vila) tivesse uma casa de residência confortável com terreno anexo para jardim e horta. Haveria também um instituto destinado à educação dos filhos dos professores, sem que estes se preocupassem sob qualquer aspecto.

Então, sim, que importaria que o vencimento não

vista a ligação de Évora com Lisboa, pela linha de Vendas Novas.

O litoral estremenho, zona admirável de turismo, onde abundam os mais belos monumentos e as mais famosas praias e termas do país, vai ser beneficiado extraordinariamente com a circulação de automotoras na linha de Oeste.

## Os serviços de travias vão ser melhorados com sessenta carruagens suíças

Destinadas ao serviço de travias, foram encomendadas na Suíça pela C. P., sessenta carruagens.

Parte desse material já se encontra no país, o restante deve chegar até ao fim do ano.

Trata-se de material magnífico, cómodo e que já foi experimentado, com êxito, no transporte dos estudantes de Coimbra, quando estes visitaram a Exposição das Obras Públicas.

## Venda de bilhetes

No intuito de facilitar as viagens entre Lisboa, Porto, Coimbra, Braga, Viana do Castelo e os arredores destas cidades, a C. P. vende bilhetes de assinatura, válidos por 1, 3 ou 6 meses, os quais sofrem apreciável redução sobre os preços da tarifa geral e com os quais os seus possuidores podem fazer o número de viagens que desejarem.

## Linha do Vale do Tâmega

Foi grande o regozijo do povo quando, no dia 15 de Novembro, pelas 15 horas, chegou à estação de Arco de Baulhe a primeira locomotiva que inaugurou a linha férrea, com que se continua a linha do Vale do Tâmega.

À chegada da composição de quatro carruagens com pessoal que trabalha na referida linha, queimaram-se foguetes e uma banda de música executou alguns números.

Ao pessoal que trabalha naquela linha foi oferecido um lanche pelas autoridades locais.

fosse avultado. Bastaria para as despesas extraordinárias, visto que a manutenção cotidiana era feita através da Assistência ao Professor.

Assim a Escola realizaria a valorização cívica do trabalhador rural e do operário.

**RELÓGIOS — JOIAS — OURO E PRATAS**  
de qualidade e requintado bom gôsto

**T O R R O A E S**

**Relojoaria e Ourivesaria**

**123, RUA DA PRATA, 131 — LISBOA — Telefone 24210**

# Efemérides ferroviárias

por CARLOS NONO

## DEZEMBRO

1

1860 — Inaugura-se a primeira linha férrea da Turquia Europeia — Korssorra a Kustandije.

2

1863 — Os caminhos de ferro franceses publicam uma estatística demonstrando que de 1846 a 1860 houve 1479 passageiros vítimas de desastres, sendo 183 mortos e 1296 feridos, de que resulta 1 passageiro morto por 2.942.797 pessoas transportadas; 1 passageiro ferido por 415.533 e 1 vítima por 364.118.

3

1890 — Inaugura-se o troço ferroviário entre Kimberley e Vrybourg no Betsuanalland (Transwaal).

4

1893 — Inaugura-se o caminho de ferro entre Matadi e N'kenge (Congo).

5

1890 — António José de Araújo realiza na Sociedade de Geografia de Lisboa, uma interessante conferência subordinada ao título de «O Caminho de Ferro de Lourenço Marques».

6

1843 — Abre à exploração o primeiro caminho de ferro na Holanda — Amsterdão a Utrecht.

7

1852 — O Engenheiro Tomaz Rumball apresenta o projecto da construção do caminho de ferro até Santarém, partindo do largo de Arroios, em Lisboa.

8

1901 — A «Societá Veneta» obtém a concessão da linha de caminho de ferro de Thiene-Borgomanero-Asiago.

9

1895 — Em Londres é aberto ao serviço público o túnel ferroviário de Blacwell a Greenwich.

10

1898 — Devido às chuvas torrenciais que derrubaram um pilar de alvenaria que sustentava a ponte

entre o apeadeiro Corsprong e a estação de Hectorsprint (Lourenço Marques), um comboio de mercadorias despenha-se no abismo, morrendo o fogueiro, o maquinista e 2 passageiros.

11

1901 — Entre Berlim e Zossen fazem-se experiências para a construção de um caminho de ferro militar.

12

1901 — O «Deutsche Bank» obtém a concessão da linha férrea de Koniek a Bassora (Turquia Asiática).

13

1900 — Por convenção amigável ou por expropriação, o ministro das Obras Públicas de França é autorizado a adquirir as concessões das vias férreas da Companhia Franco-Argeliana.

14

1883 — O Governo português outorga com Eduardo Mac-Murdo a construção e exploração da linha de caminho de ferro de Lourenço Marques ao Estado do Transwaal.

15

1859 — São organizados por D. José Salamanca, empreiteiro espanhol, os estatutos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, que são aprovados a 22 do mesmo mês e ano.

16

1888 — O Engenheiro Vasconcelos Porto é nomeado Director da Companhia dos Caminhos de Ferro de Coimbra a Arganil.

17

1900 — A Companhia de M. Z. A. abre uma nova estação na linha de Córdova a Sevilha, entre as estações de Tocina-Empalme e Brenes, intitulada «Cantillana».

18

1904 — Ficam concluídas as linhas férreas Rosbach Adorf e Zwettl-Martinsberg (Áustria).

19

1894 — O grande túnel da Avé-Maria considera-se perfurado (Campanhã).

20

1875 — É aberta à exploração a linha férrea de Penafiel a Caíde.

21

1873 — Por conta do Estado português, conclui-se a linha férrea entre Évora e Estremoz.

22

1859 — São aprovados os estatutos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

23

1899 — É assinado o último convénio entre a Sublime Porta e a Companhia dos caminhos de ferro otomanos à Anatólia para construção da linha de Koniah a Bagdad e Bassorah.

24

1809 — Os engenheiros Trevithick e Vivian apresentam a sua primeira locomotiva sobre carris.

25

1890 — É aberta à exploração na sua totalidade a linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu.

26

1892 — Com a abertura à exploração do troço de Ronda a Jimena fica completa a linha férrea de Bobadella a Algeciras.

27

1837 — Realiza-se o primeiro comboio a vapor entre Paddington e Maidenhead (Inglaterra).

28

1879 — Durante um violento temporal e quando passava um comboio de passageiros, abatem 13 traços da ponte de Tuy, precipitando-se a composição no rio e morrendo afogadas 60 pessoas.

29

1892 — É inaugurada a estação de Atocha em Madrid.

30

1905 — O engenheiro Carlos Bastos é nomeado adido ao serviço do movimento da Real Companhia dos Caminhos de Ferro.

31

1864 — É publicada a lei sobre o Regime Jurídico dos Caminhos de Ferro em Portugal.

## A Terra de Hipocrates

A chuva é a grande amiga dos gregos mas, às vezes, de Junho até Agosto, a chuva torna-se prejudicial. Nessa estação tem inconvenientes gravíssimos para a colheita e, além disso, aumenta a frequência do paludismo.

Por causa disso a farinha faz falta e a procura de quinina aumenta muito. Esses dois produtos são indispensáveis aos gregos e ambos devem ser comprados no estrangeiro. Pode-se, pois, imaginar as dificuldades encontradas então pelo governo grego para solver os seus compromissos em moeda ouro.

Sem pão, o grego morre, mas sem quinina também morre. Não é pois de admirar que se atribua ao paludismo o desmoronamento da hegemonia da Grécia antiga e da grandeza da cultura helénica.

Hipocrates, cujas obras têm uma importância imensa na medicina, descreve o paludismo como sendo um flagelo que tem uma influência desmoralizante sobre a humanidade. No seu tempo, era-se impotente contra essa doença ao passo que hoje em dia dispomos de um remédio excelente. Foram aliás precisos muitos séculos após a queda do Império grego antes que se descobrisse por acaso as propriedades favoráveis da casca da quina.

Hoje, a casca bruta já quase nunca é empregada. Já não se recorre como remédio contra o paludismo senão à quinina, extraída da casca.

Recentemente, a Comissão de paludismo da Sociedade das Nações indicou num dos seus relatórios que consagrou à "Terapêutica do paludismo" que considerava o tratamento rápido pela quinina (1 até 1 gr. 300 por dia, durante 5 ou 7 dias) como o melhor e o mais económico dos tratamentos do paludismo. Não se fazem curas complementares, mas as recidivas são tratadas da mesma maneira. Como preventivo, a Comissão recomenda uma dose quotidiana de 400 miligramas de quinina durante toda a época do paludismo.

Na Grécia, usa-se já há anos este tratamento e têm-se obtido resultados notabilíssimos.

**G E O W. K I N G, L T D.**

HITCHIN — GRÂ - BRETANHA

Pontes Rolantes, 1 a 20 toneladas

Guindastes Pórticos

Diferenciais Eléctricos de 1/4 a 10 toneladas

Equipamentos de Transportes para Fábricas, Armazéns, Etc.

Ferragens e Engrenagens para Portas Especiais, Hangares, Etc.

Carretas Eléctricas, Etc.

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS :

**F. NÓBREGA DE LIMA, L.º**

SÉDE :

Av. 24 de Julho, 1, 2.º, D.

Telef. 2 2192/3

LISBOA

DELEGAÇÃO :

Rua Sá da Bandeira, 562, 3.º

Telef. 2 2553

PORTO

# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Dezembro de 1898)

## S. Pedro da Cova

Movem-se todas as influencias para a construcção de uma linha que ligue esta povoação á cidade do Porto, servindo o rico concelho de Gondomar.

Uma commissão de representantes da camara municipal d'este concelho, da qual faziam parte os srs. Manuel Ribeiro de Almeida e David Correia da Silva, presidente da camara e administrador do concelho de Gondomar, dr. José Antonio Moreira dos Santos e Silverio Carneiro da Silva, procurou o sr. Governador civil do Porto, presidente da camara e direcções da Associação Commercial, Centro Commercial, Associação Industrial Portuense, União dos Industriaes do Norte e Associação de Classe dos Industriaes de Tecidos de Algodão, e todos não só prometteram o seu concurso, como as suas instancias junto do governo para a realisação de tão util melhoramento.

O sr. Pina Callado cumpriu religiosamente a sua promessa, vindo a Lisboa conferenciar com o sr. ministro das obras publicas que está, como se sabe, muito bem impressionado a este respeito.

Na exposição da commissão demonstra-se que a linha pedida tem um grande alcance industrial, não só por ligar directa e facilmente o Porto com importantes povoações, ricas em manufacturas e produtos naturaes como por baratear o transporte da anthracite para as industrias portuenses, e até para a economia domestica, applicando-a aos fogões de cozinha.

Um carro com 500 kilos d'este mineral custa hoje 1\$400 réis de transporte, sendo vendido por 3\$600 réis. Pelo caminho de ferro custará menos de metade.

A linha terá que ir a Jovim e o traçado que se indica na mensagem como mais vantajoso é por Carregaes, Quintella, Souto, Touta, Mó, Passal de Baixo e de Cima e Ervedosa.

Parece, pois, que o projectado caminho de ferro tem verdadeiras condições para ser uma boa linha.

**RENAULT**  
AUTOMÓVEIS  
CAMIONS  
AUTOCARS

Soc. Port. Automóveis, L. da

Rua Escola Politécnica, 261

STAND: Avenida da Liberdade, 71

L I S B O A

Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

*Gama*

## Publicações recebidas

Federação Nacional dos Produtores de Trigo  
—Relatório e Contas da Gerência de 1946

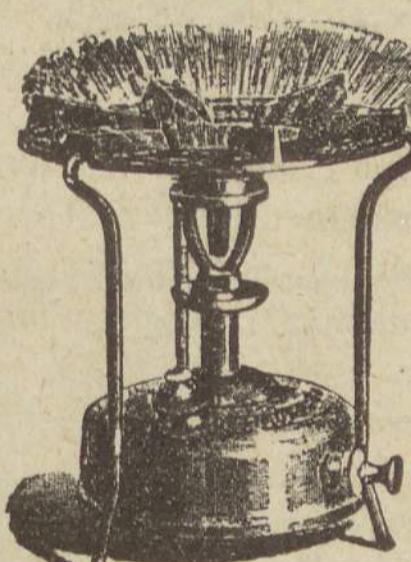
Para se conhecer a notável acção e a utilidade da Federação Nacional dos Produtores de Trigo há que ler este Relatório. Trata-se, como não podia deixar de ser, de um documento minucioso, completo, que vale a pena ler para se conhecerem as nossas possibilidades de produção cerealífera.

Ora a produção cerealífera de 1946 foi bastante superior à dos três últimos anos, informa-nos, de entrada, o Relatório presente. Se a colheita de trigo foi fraca, em compensação as produções do centeio e do milho foram razoáveis, sendo boas as da cevada e da aveia. Em virtude da insuficiência do trigo e do milho de produção nacional, recorreu-se mais uma vez, como nos outros anos, à importação, que não decorreu, contudo, isenta de dificuldades devido à falta de transportes.

A produção de trigo, em 1946, foi de 444 milhões de quilogramas, dos quais cerca de 241 milhões se destinaram ao consumo público, quantidade esta que satisfaz apenas durante uns sete meses as necessidades do país.

Foi nos concelhos de Beja, Serpa, Elvas e Évora que se registou maior produção de trigo, superior à que se apurou no conjunto formado pelas províncias do Minho, Trás-os-Montes e Alto Douro, Douro Litoral, Beira Alta, Beira Baixa, Beira Litoral e Ribatejo.

Como se vê, o Relatório de 1946 da Federação Nacional dos Produtores de Trigo fornece-nos dados muito interessantes.



### «A Nova Loja dos Candeeiros»

Vende ao preço da tabela:  
Fogões, Esquentadores, Lan-  
ternas e todos os artigo da  
VACUUM

Única casa no género que tem  
ao seu serviço pessoal técnico  
que pertenceu àquela compa-  
nhia, tomando responsabili-  
dade em todos os consertos  
— que lhe sejam confiados —

R. da Horta Sêca, 24  
LISBOA — Telef. 22942

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

# Linhos Estrangeiros

## BRASIL

O financiamento da construção do caminho de ferro entre S. José de Chiquitos e Santa Cruz de la Sierra, ficará a cargo dos dois países, sendo construído um ramal entre Vila-Vila e Cochabamba.

A construção dessas linhas férreas tem uma grande importância tanto para a Bolívia como para o Brasil, pois que, após a sua conclusão, iniciar-se-ão naquele país as pesquisas de petróleos, os quais serão transportados para o Brasil, onde empresas formadas com capitais brasileiros e bolivianos vão estabelecer refinarias.

O acordo do financiamento da linha férrea entre o Brasil e a Bolívia foi negociado numa conferência do Presidente Dutra, do Brasil, com o Presidente Hertzog, da Bolívia.

## ESPAÑA

Encontra-se em Barcelona um grupo de engenheiros americanos que têm por missão visitar as instalações ferroviárias das principais cidades da Espanha e estudar, pormenorizadamente, a electrificação das linhas férreas do país vizinho.

Segundo declarações do director dos serviços de electrificação dos caminhos de ferro, a visita dos peritos americanos liga-se com o plano que prevê a electrificação de 5.400 quilómetros de vias férreas em Espanha.

## RÚSSIA

Segundo vimos no "Brasil-Ferro-Carril", revista semanal de transportes, economia e finanças, que se publica no Rio de Janeiro, o Ministério dos Caminhos de Ferro da União Soviética estuda, presentemente, um projeto de utilização do gás natural que emana dos poços petrolíferos, como combustível para as locomotivas.

Dispositivos ligados a encanamentos de gás serão construídos ao longo das vias férreas, de modo a permitir o aproveitamento de gás a "tenders" de um modelo especial, cujo plano foi já estabelecido.

Esta invenção, acrescenta o "Brasil-Ferro-Carril", vai ser posta muito em breve no domínio prático e público dentro de dias e interessa particularmente as repúblicas caucasianas, onde os recursos em gás de petróleo possibilitam a sua utilização.

A propósito, aquela revista ferroviária, chama para o problema a atenção dos técnicos brasileiros visto que, no norte de S. Paulo, especialmente, os

combóios da E. F. C. B. atravessam quilómetros e quilómetros de regiões tapetadas de shisto betuminoso, que produz excelente gás.

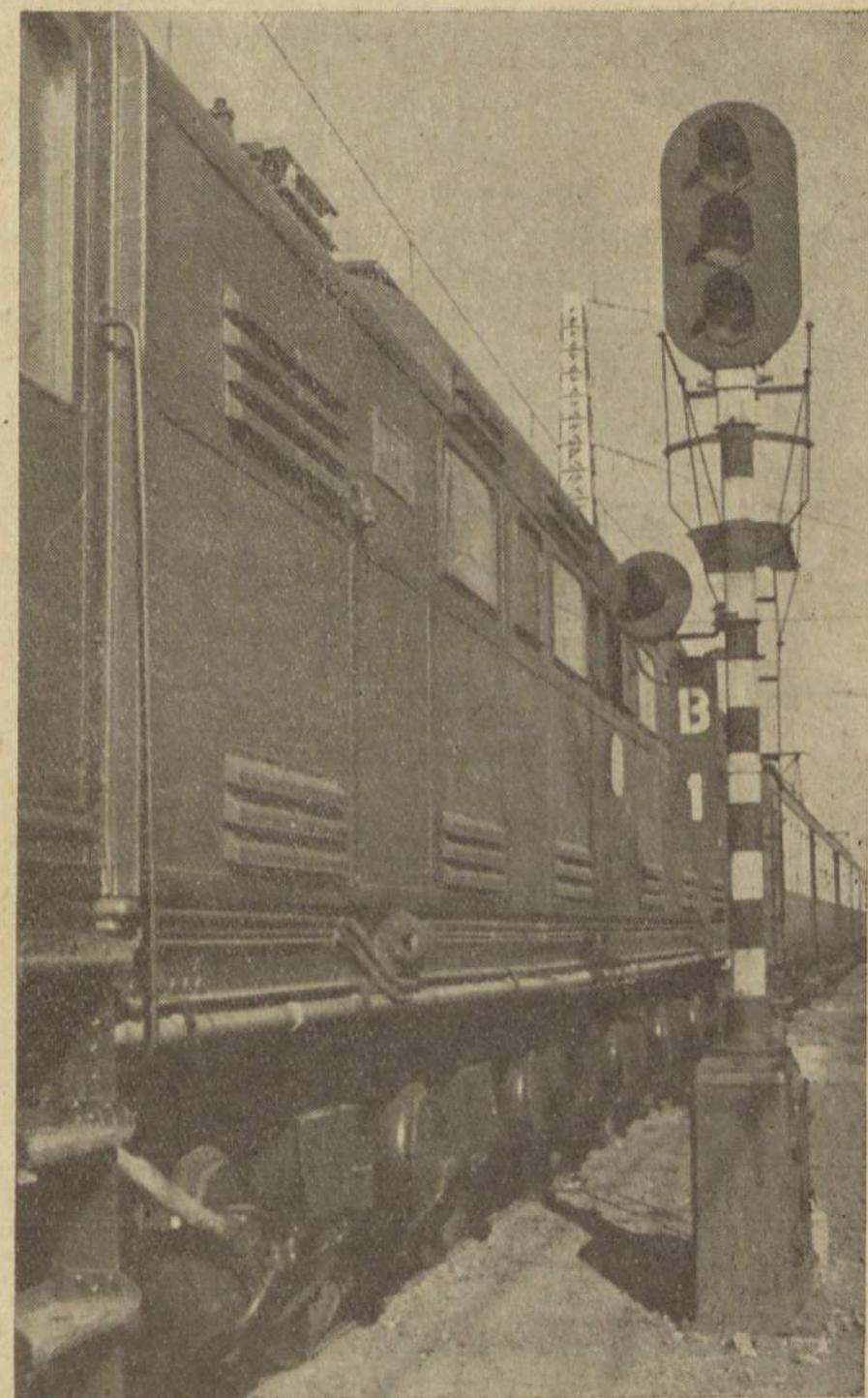
## SUÉCIA

Na Exposição Ferroviária realizada, recentemente, em Estocolmo, uma das suas mais sensacionais atracções foi, sem dúvida, um caminho de ferro modelo, o maior da Europa, com 26 metros de largo e um total de 500 metros de via.

Podem circular neste caminho de ferro oito comboios ao mesmo tempo, bastando apenas uma pessoa para os manobrar.

Esta Exposição foi promovida por um clube de modelos de caminhos de ferro de Estocolmo, o "Järnvägssäills-Kapet", com a colaboração dos Caminhos de Ferro do Estado, que, assim, puderam apresentar uma coleção, única no seu género, de locomotivas e vagões, com a qual se pôde dar uma ideia muito completa do progresso do material rolante dos caminhos de ferro suecos.

Nessa Exposição figurou também a reprodução, em tamanho natural, do gabinete de um chefe de estação de há 75 anos.



ESPAÑA — Uma nova automotora eléctrica da RENFE para o serviço da linha Madrid-Avila-Segóvia

## COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 6 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO  
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPEIA

TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

## Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL

DA PENINSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49

L I S B O A

Rua Sá da Bandeira, 84

P O R T O

### Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO  
DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro  
e do mar. — Todos os confortos e comodida-  
des recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-  
sitas. — Casa de banho em todos os andares.  
— Cozinha à Portuguesa. — Empregados a  
todos os Vapores e Combóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 21616 — PORTUGAL

WIESE & C. A. DA  
L.

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telef. P. B. X. 20181

L I S B O A



# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Presidência do Concelho

#### Subsecretariado de Estado das Corporações e Previdência Social

O «Diário do Governo», n.º 253, II série, de 30 de Outubro, publica o seguinte:

Verificando-se a conveniência de proceder ao reajusteamento das condições de remuneração do trabalho dos ferroviários: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações e pelo Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, nomear, ao abrigo do disposto no artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 32:749, de 15 de Abril de 1943, uma comissão técnica com a seguinte composição:

Dois representantes do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, um dos quais servirá de Presidente;

Um representante da Direcção-Geral de Caminhos de Ferro;

Um delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses;

Um delegado da Sociedade Estoril;

Dois delegados dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários escolhidos pelas respectivas direcções. Se não se verificar acordo quanto à designação, incumbirá esta ao Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social.

A comissão funcionará em Lisboa e a nomeação dos seus membros será feita por despacho conjunto do Ministro das Comunicações e do Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social.

A comissão elaborará o seu relatório no prazo de quinze dias, a contar da publicação no *Diário do Governo* do despacho de nomeação.

Subsecretariado de Estado das Corporações e Previdência Social, 23 de Outubro de 1948.—O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*. — O Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, *António Jorge Martins da Mota Veiga*.

#### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 244, II série, de 19 de Outubro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao primeiro semestre do ano de 1948 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 220.824\$77, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e referente ao primeiro semestre do ano de 1948 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 1.292\$39, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao primeiro semestre do ano de 1948, e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 12.772\$42, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e referente ao primeiro semestre do ano de 1948 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 8.388\$89, como liquidação desta garantia.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

# CEL

*Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, Lda*

AGENTES EXCLUSIVOS:

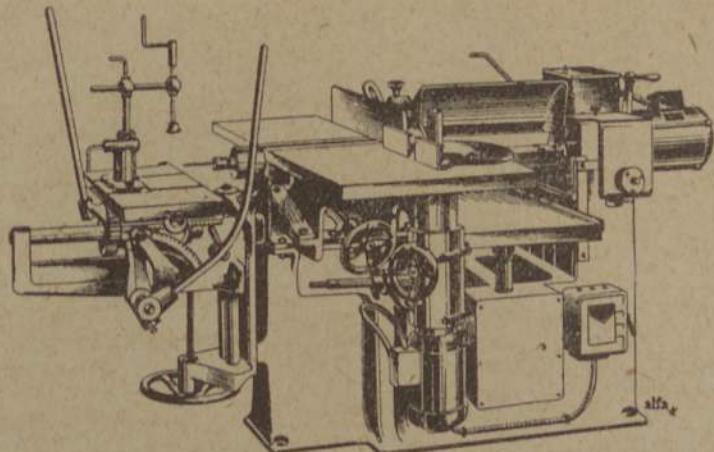
**S O D I L**  
SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, LDA  
Rua Nova da Trindade, 15-C

é a marca dos condutores eléctricos  
fabricados segundo as normas de segu-  
rança das instalações de baixa tensão

PELA

**C E L**  
é a marca de condutores  
eléctricos QUE SE IMPÕE

MAQUINAS PARA MADEIRA  
**GUILLIET**  
DE FAMA MUNDIAL



MOTORES ELÉCTRICOS, FERRAMENTAS, ACESSÓRIOS

Fábrica em AUXERRE (FRANÇA)

CASA FUNDADA EM 1847

Durante mais de 100 anos a marca GUILLIET tem sido sinónimo de supremacia e elevada qualidade em maquinaria para trabalhar madeira. A extensa variedade de modelos, seu rendimento superior e sua extraordinária resistência, faz que as nossas máquinas sejam a predilecção das indústrias da madeira de todo o mundo

EXPOSIÇÃO E VENDA

**GUILLIET, L.DA**

Rua Dona Filipa de Vilhena, 10, B-C - LISBOA

**E. Pinto Basto & C.ª, L. da**  
LISBOA

TRANSPORTES MARITIMOS E AÉREOS

CARVÃO

SEGUROS

REPRESENTAÇÕES  
(INDUSTRIAS, ETC.)

EXPORTAÇÕES

TRANSITÁRIOS

ETC., ETC.

NO PORTO

Kendall, Pinto Basto & C.ª, L. da



*Avenida Palace Hotel*

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»  
Telefones 3 0154-3 0157 - LISBOA

Hotel de 1.ª classe, situado no coração da cidade, junto da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos, ligados à rede internacional

AQUECIMENTO, CENTRAL, ESMERADÍSSIMA  
COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados-Para estadias prolongadas condições especiais

**GLYCOL**

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

**G**  
**L**  
**Y**  
**C**  
**O**  
**L**

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

**Ventura d'Almeida & Pena**

RUA DO GUARDA MOR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA  
Telefone 64972

Remetemos uma amostra a quem nos enviar **5\$50** em sélos do correio, nome e morada

# Sociedade Anónima Brown, Boveri & C. ia

## Baden - Suíça

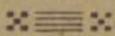
Representante Geral em Portugal e Colónias

**EDOUARD DALPHIN**

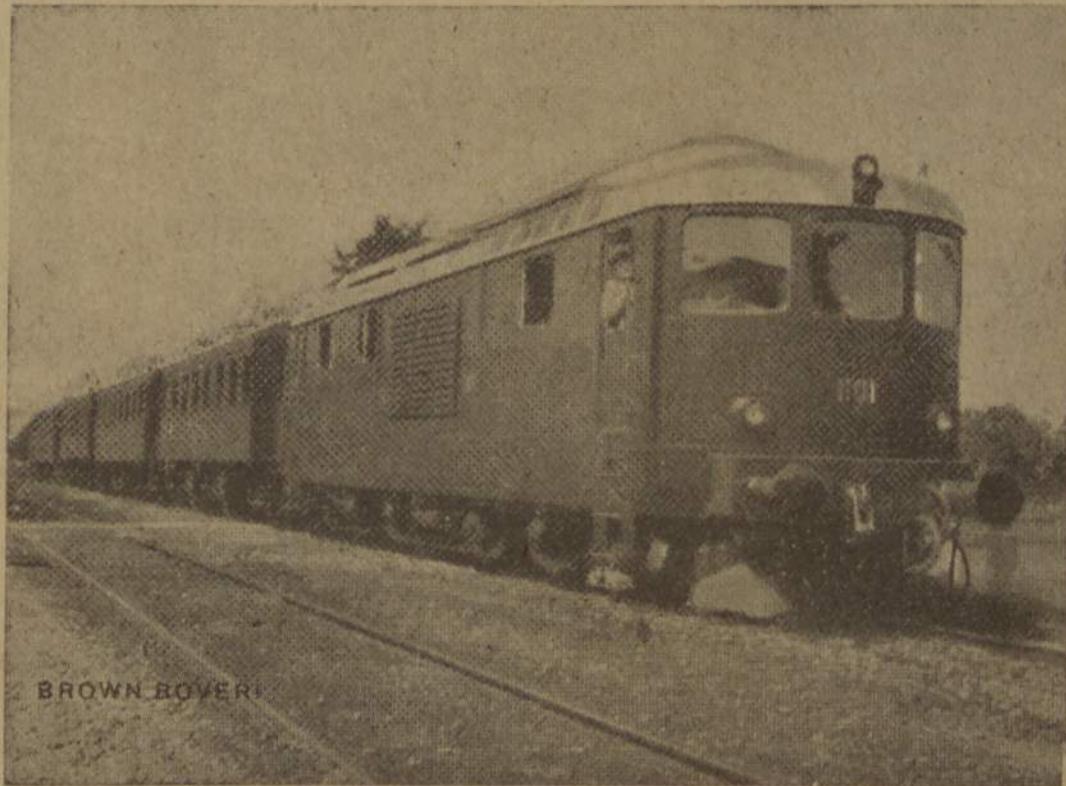
**Praça D. João I, 25-3.º-Dt.º**

**P O R T O**

Telef. 23411 — Teleg. BROWNBOVERI



*Dinamos, motores, alternadores e transformadores. Aparelhos de alta e baixa tensão. Turbinas a vapor.*



A primeira locomotiva do mundo com turbina a gás (2.200 CV.)

**A B R O W N B O V E R I**

**mantém, em pleno desenvolvimento, a técnica de construção moderna de locomotivas Diesel-eléctricas e com turbina gás**



*Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos V. Ex.º dá uma prova de BOM GOSTO.*

OS ATELIERES GRÁFICOS  
**BERTRAND IRMÃOS, L. DA**  
 PRIMA PELA QUALIDADE  
 DOS SEUS TRABALHOS  
 FIXE BEM  
 trabalhos de  
 FOTOGRAVURA  
 TIPOGRAFIA  
 OFFSET E  
 LITOGRÁFIA

**BERTRAND (IRMÃOS), L. DA**  
 Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

## Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

**SÉDE EM LISBOA:**

**LARGO DO QUINTELA, 3**

**COMITÉ DE LONDRES:**

**PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2.**

Linha férrea construída e em exploração:  
 Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros  
 1.347. Distância do Lobito à região mi-  
 neira da Katanga: Quilómetros 1.800